

VÝZNAM GDYNE PRO ČESKOSLOVENSKO

ZJĄCZENIE GDYNI DLA CZECHOSŁOWACJI

Po dosažení samostatnosti Československa byl jeho průmysl, odkázáný ve vysoké míře na vývoz, postaven před nové poměry hospodářské. Politické změny v Evropě měly především za následek ztrátu některých obyvatel a spotřební schopnost pěti sousedících států, omezená k tomu ještě velkými restrikcemi celními, pro výrobu Československa nevystačuje. Vzhledem k takovému stavu, stává se pochopitelná snaha vyhledávání nových středisk spotřeby sesilovaná problubujícími se těžkostmi ekonomické povahy. V důsledku toho československá výroba se snaží získat kromě trhů evropských, také vlivy v zemích mimoevropských dosud slabě průmyslových, představujících velké oblasti pro expansi. V tomto usilování stává se nezbytným obchod námořní, jako hlavní činitel, jenž umožňuje odbyt zboží na vzdálenějších trzích a jako jediné pojítko mezi výrobcem a zámořským spotřebitelem.

Československo nemá však vlastního přístupu k moři a vzdálenosti od středisk tohoto druhu obchodu — mořských přístavů, čini několik set kilometrů. Následkem toho československý průmysl používá služeb přístavů v zemích sousedních, hledajíce v nich oporu pro svou zámořskou výmenu zboží. Není pochyby, že takovou oporu a základnu pro námořní obchod Československa může poskytnout ani ne natolik mořský přístav, který je nejbližší, nýbrž takový, jenž je nejlevnější a dává nejvíce výhod. Neboť jen takový přístav může Československo považovat za svůj "jíl (zázemí).

Z počtu přístavů, o něž se jeví zájem, zasluhuje zvláštní úvahy Gdyně, která už svou zeměpisnou polohou odůvodňuje daný ji název baltického přístavu slovanského světa.

Zelezniční přechody státních hranic mezi Československem a Polskem, jenž i značné množství rychlých železničních spojení s Gdyní, zvláště na nedávno odevzdané do provozu polské trati Slezsko — Gdyně, usnadňují přepravu československého zboží do tohoto přístavu. Na podkladě československo-polského železničního tarifu na zboží v komunikaci s přístavy poskytuji se vzláštní slevy na československé výrobky, převážené směrem

Z chwilą uzyskania niepodległości przez Czechosłowację przemysł tego kraju, nastawiony w wysokim stopniu na eksport, stanął w obliczu nowych warunków gospodarczych. Przedewszystkiem zmiany polityczne w Europie spowodowały utratę niektórych rynków zbytu, a zdolność konsumocyjna pięciu sąsiadujących państw, ograniczona poważnie restrykcjami celnimi, nie wystarcza dla produkcji Czechosłowacji. Wobec takiego stanu rzeczy zrozumiałem staje się dążenie do szukania nowych ośrodków konsumpcji, spotęgowane pogłębiającym się z każdym rokiem trudnościami na tle ekonomicznem. Siła rzeczy produkcja czechosłowacka stara się oprócz rynków europejskich zdobyć także wpływy w pozaeuropejskich, słabo uprzemysłowionych krajach, przedstawiających poważny teren ekspansji. Nie zbytnowym w tych wysiłkach staje się zorganizowany handel morski, jako główny czynnik, umożliwiający zbyt towarów na oddalonych rynkach — i jako jedyny łącznik między producentem a konsumentem zamorskim.

Czechosłowacja nie posiada jednak własnego dostępu do morza, a odległość od ośrodków tego handlu, — portów morskich, wynosi po kilkaset kilometrów. Wobec tego przemysł czechosłowacki korzysta z usług portów w krajach sąsiednich, szukając w nich oparcia dla swoich morskich obrotów towarowych. Nie ulega wątpliwości, że takie oparcie bazę handlu morskego Czechosłowacji stanowić może nie tyle najbliższy, ile najtańszy i dający najwięcej korzyści port morski. Tylko taki port może bowiem uważyć Czechosłowację za swoje zaplecze.

Z pośród zainteresowanych portów zasługuje na szczególną uwagę Gdynia, która już przez samo położenie geograficzne uzasadnia nadaną jej nazwę bałtyckiego portu świata słowiańskiego.

Kolejowe przejścia graniczne między Czechosłowacją i Polską, oraz znaczna ilość szybkich połączeń kolejowych z Gdynią, zwłaszcza na niedawno uruchomionym w Polsce szlaku kolejowym Śląsk — Gdynia, — ułatwiają transport towarów czechosłowackich do tego portu. Specjalne ulgi na przewóz towarów, łączne z czechosłowacko-polską kolejową taryfą towarową dla komunikacji z portami, pozykują produkty czechos-

k Gdyni. Díky nejnovějším přistavním zařízením, nalézajícím se v Gdyni, zboží je rychlé a spolehlivě překládáno z vagonu na loď. Pro zboží vyžadující uskladnění jsou v Gdyni výhodná skladisti o velkých skladních plochách. Poloha skladist umožňuje přímé překládání v vagónu nebo lodě. Pro československý dovoz jsou v Gdyni také velice příznivé podmínky. Zvláštního upozornění zaslhuje fakt zřízení v přístavu zvláštního bezcelného pásmu, v němž bude zahrnuto také náběžel československé. Utvoření zminěného pásmu umožní československým obchodníkům neobmezovanou dopravu zboží z výrobních států na místo jeho odbytu. Dopravu zboží zaručuje 30 pravidelných námořních spojení, jež spojuje Gdyni s téměř 120 přístavy ve všech dílech světa.

Není též bez významu skutečnost, že Gdyně, stojící pokud se týče obratu ve zboží, na druhém místě mezi baltickými přístavy, může být zařazena do nejlevnějších přístavů světa.

Díky této přednosti lze Gdyni považovat za nejvhodnější východisko pro československou výrobu. Jsou tedy všecky předpoklady, aby tento přístav se stal základnou hospodářské expanse Československa, jelikož veškerá odvětví průmyslu nalézají v něm nejpříznivější podmínky nejen pro přívoz surovin, nýbrž i pro vývoz výrobků hotových. Již v přítomné době obraty gdyňského přístavu vykazují dosti velká množství surovin pro československý průmysl hutní a bavlny určené pro prádelny. Ve výkazech vývozu objevily se značné partie celulosy do Spojených Států Severoamerických, jakož i dřeva polozpracovaného.

Zvláštního zdůraznění zaslhuje skutečnost, že téměř veškerý dovoz surovin, určených pro Baťovy závody ve Zlině, jakož i značná část výroby této firmy, jde gdyňským přístavem. Jiní českoslovenští výrobci, následujíce příkladu velkoprůmyslníka Baťi, mohou považovat bez výhrad gdyňský přístav za místo, z něhož velice snadno lze získat nejen nejbližší obyvatelstvo, jako jsou pobaltické státy, nýbrž i trhy vzdálenější, nevyjímaje ani nejvzdálenější země raoceánské.

* * *

slowackie dla przewozu w kierunku Gdyni. Dzięki najbardziej nowoczesnym urządzeniom portowym, jakie znajdują się w Gdyni, towar zostaje szybko i sprawnie przeladowany z wagonu na statek. Dla towarów, wymagających składowania, znajdują się w Gdyni wygodne magazyny o wielkich powierzchniach składowania. Potożne tych magazynów umożliwia bezpośredni przeladunek z wagonu lub ze statku. Dla importu czechosłowackiego istnieją również dobre warunki w Gdyni. Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt utworzenia strefy wolnoładowej w porcie, która obejmować będzie m. in. również nabrzeże czechosłowackie. Powstanie tej strefy umożliwi kupcom czechosłowackim niezależne przekazywanie towarów z krajów produkcji na rynki zbytu. Dostępnych tych towarów zapewnia 30 regularnych połączeń morskich, łączących Gdynię z około 120 portami we wszystkich częściach świata.

Nie bez znaczenia też jest fakt, że Gdynia, stojąca pod względem obrotów towarowych na drugiem miejscu wśród portów Bałtyku, — zaliczona być może do najtańszych portów świata.

Dzięki tym zaletom można Gdynię uważać za najkorzystniejsze ujście dla produkcji czechosłowackiej. Istnieją wszelkie dane, aby port ten stał się bazą ekspansji gospodarczej w Czechosłowacji, gdyż wszystkie gałęzie przemysłu znajdują w nim najdogodniejsze warunki dla przewozu surowców zarówno jak i wywozu produktów gotowych. Już obecnie w obrotach portu gdyńskiego figurują dość poważne ilości surowców dla czechosłowackiego hutniczego oraz bawełny dla zakładów przedziałniczych. W wywozie ukazały się znaczne partie celulozy, eksportowanej do Stanów Zjednoczonych A. P. — oraz drzewa półobrobionego.

Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, iż wielki fabrykant czechosłowacki Baťa niemal całość importu surowców oraz znaczącą część swojej produkcji wywozowej kieruje przez Gdynię. Inni producenci czechosłowaccy, idąc w jego ślady, mogą bez zastrzeżeń uważały port gdyński za odszkodzenie dla pozykowania nietypko bliskich ośrodków konsumpcji, jak państwa bałtyckie, ale i dalszych, nie wyłączając najdalej leżących krajów zaoczeańskich.